

حال الصناعة

مقدمة من عبد الوهاب تفاحة - الأمين العام

الإتحاد العربي للنقل الجوي

الجمعية العامة السادسة والأربعون – الدوحة - 6 نوفمبر 2013

السيد رئيس الجمعية العامة،

الأعضاء والضيوف،

السيدات والسادة،

أود باديء ذي بدء أن أكرر شكري لرئيس الجمعية العامة معالي الأستاذ أكبر الباكر ومعاونيه والعاملين في الخطوط الجوية القطرية على الضيافة التي أسبغوها على جميع الحاضرين لهذه الجمعية العامة.

و كما هو المعتاد فقد وضعنا في ملفاتكم التقرير السنوي للإتحاد والكتيب الإحصائي السنوي اللذين نأمل أن يضيفا معرفة أوسع لهذه الصناعة في العالم العربي.

سيدي الرئيس،

سأركز في تقريري هذا على ثلاثة محاور رئيسية أعتبرها جوهرية في استمرار مسيرة نجاح صناعة النقل الجوي العربي وهي:

(1) دور قطاع النقل الجوي العربي، آفاق نموه والتحديات التي يواجهها.

- (2) السياسات الجوية وخاصة مع أوروبا.
- (3) حتمية تطوير قنوات التوزيع لشركات الطيران.

سيدي الرئيس،

إذا أراد أيّ منا أن يلمس أهمية الدور الجوهرى الذي يلعبه الطيران المدني في التنمية الإقتصادية، فليأتِ إلى هذا المكان والجوار ليرى نتيجة إفساح المجال أمام النقل الجوي للعب دوره الطبيعى في التواصل البشرى والتجاري، من آثار إيجابية وواضحة على التنمية الإقتصادية. فمن حضر الجمعية العامة للإتحاد في العام 2001 في هذا المكان بالذات يمكن أن يلمس لمس اليد، من خلال نظرة سريعة على ما أصبحت عليه الدوحة الآن، أثر عملية التنمية الشاملة التي يلعب النقل الجوي دوراً رئيسياً في نهضتها واستمرارها. إننا محظوظون في العالم العربى أن تكون السمة الغالبة لنظرة حكوماتنا لقطاع النقل الجوي نظرة إيجابية ترى في هذا القطاع محفزاً للتنمية ولإيجاد فرص عمل وتوسيعها لتشمل قطاعات تقنية تتماشى مع ما يتطلبه الإقتصاد المعاصر من انفتاح على العالم.

ولأننا نعيش في منطقة تعتمد على قطاع النقل الجوي بشكل كبير في عملية نقل الأشخاص والبضائع، ولأن هذه المنطقة بشكل عام هي منطقة نمو اقتصادي جيد، ولأنها أيضاً لديها الكثير من عناصر الجذب، ولأن هذه المنطقة أيضاً لديها طابع متأصل في ثقافتها يرتكز على حُسن الضيافة كأحد أهم القيم الاجتماعية، فإننا نرى أن نمو سوق النقل الجوي العربى خلال الأعوام العشر الماضية كان من الأعلى في العالم حيث ارتفع عدد الركاب من 79 مليون مسافر في العام 2003 إلى حوالي 160 مليون مسافر مُتوقع في نهاية هذا العام بمتوسط ارتفاع سنوي يبلغ 7.2 بالمئة في حين كان نفس المتوسط في العام 5.9 بالمئة. ولأن شركات الطيران العربى متميزة بخدماتها وبأسعارها التنافسية وتوجهها نحو المسافر بهدف إرضائه وليس فقط نقله، فقد استطاعت الإستفادة من

الموقع الجغرافي للمنطقة العربية لتجعل من مراكز عملها في هذه المنطقة أهم المحاور العالمية للنقل الجوي في القرن الواحد والعشرين. فقد ارتفعت حركة المطارات العربية من 113 مليون مسافر في عام 2003 إلى حوالي 255 مليون مسافر في عام 2012 بزيادة متوسطةها 9.5 بالمئة في العام في حين كان المتوسط العالمي 5 بالمئة. ولم يقتصر الإستخدام المحوري للمطارات العربية على حركة الركاب، إذ ارتفعت حركة الشحن في الفترة ذاتها بمتوسط سنوي بلغ 8 بالمئة في حين كان المتوسط العالمي 2.8 بالمئة، معبرةً عن ارتفاع الحركة الإقتصادية بالإجمال والتبادل التجاري من وإلى المنطقة العربية وعبرها.

إن هذا النمو يرتكز على ركيزتين فيما يتعلق بالبنية التحتية: المطارات حيث نرى عمليات تطوير مستمرة وباستثمارات تفوق حالياً الـ65 مليار دولار. أما المرتكز الثاني في البنية التحتية الذي لا يمكن من دونه استمرار عملية النمو فهو تطوير إدارة السعة الجوية. وهنا مع الأسف نرى أن التقدم في هذا المجال لا يتواءم مع تطوير المطارات أو مع تطور الإنتشار العالمي لشركات الطيران العربية. إن هذه القضية هي من أولويات عمل الاتحاد بالتعاون مع الهيئة العربية للطيران المدني والإيكاو والأياتا وكانسو. ولكن أردت التركيز عليها في كلمتي اليوم لأننا وصلنا إلى مرحلة تتطلب تضافر الجهود لمعالجة ملحةً لمناطق الإختناق التي بدأت تظهر في بعض الأجواء العربية من خلال إيجاد طرق أخرى ومن خلال تخفيض القيود على حركة الطيران المدني في بعض الأجواء العسكرية، وأيضاً من خلال إدخال تقنيات توسع من قدرة استيعاب الحركة الجوية وإدارتها.

سيدي الرئيس،

لقد استطاع أعضاء الإتحاد تطوير عملياتهم أفقياً من خلال التوسّع إلى وجهات جديدة وعمودياً من خلال تعزيز عملياتهم في الوجهات التي يخدمونها أصلاً. وعلى الرغم من حالة عدم الإستقرار التي تشهدها بعض بلدان العالم العربي، فقد سجل الأعضاء نمواً في أعداد المسافرين في العام 2012 بلغ 14.2 بالمئة في حين بلغت الزيادة في المسافرين الكيلومترين المنقولين 15.4 بالمئة، متخطين بأشواط المتوسط العالمي للنمو الذي 4.6 بالمئة و5.7 بالمئة على التوالي. ولكن الأهم في هذا الموضوع أن هذه الزيادة ترافقت مع ضبط السعة المعروضة لتتناسب مع الطلب مما أدى إلى إرتفاع معامل الحمولة في نفس العام بنقطتين مؤبنتين مسجلاً 76.1 بالمئة. كما من المتوقع له أن يستمر هذا العام أيضاً على نفس المستوى.

سيدي الرئيس،

سيداتي وسادتي،

إن ارتفاع معامل الحمولة بحد ذاته لا يعني أن عمليات شركات الطيران مبنية على أسس إقتصادية. كما يمكن أن يقول البعض أن ارتفاع معامل الحمولة سببه ضخ السعة بالتلازم مع التنافس المبني على الأسعار لتعبئة هذه السعة فقط وليس أي شيء آخر. وبالتالي فإن كان ذلك هو الواقع، فالنتيجة تكون ارتفاع وحدة التكاليف وانخفاض العائد وتسجيل خسائر تشغيلية وصافية. إن الواقع لدى الأعضاء هو أبعد ما يكون عن ذلك، فإن متوسط وحدة التكاليف لدى الاعضاء هي أقل بـ12 بالمئة من متوسط وحدة التكاليف لدى الصناعة. كما أن متوسط العائد هو أقل بـ11 بالمئة من متوسط عائد الصناعة. ولكن الأهم بالموضوع هو أن متوسط العائد لدى أعضاء الإتحاد أعلى من وحدة التكاليف لديهم بنفس الهامش الذي هو لهامش الصناعة. إن هذا الوضع الصحي يؤدي بالعديد من أعضاء الإتحاد إلى تسجيل نتائج مالية إيجابية حيث سجل بعضها نسبة أرباح

على الإيرادات بلغت حوالي 11 بالمئة حيث استطاعت شركات الطيران العربية من جراء ذلك أن تسجل أرباحاً صافية في العام 2012 بلغت حوالي 400 مليون دولار على الرغم من أن بعض الأعضاء قد سجل خسائر صافية في ذلك العام.

سيدي الرئيس،

إن سوق النقل الجوي العربي ونماذج العمل به ما زالت تتطور. فبعد أن كانت أعداد المسافرين في هذا السوق تشكل حوالي ثلث عدد السكان منذ سنوات ليست ببعيدة، فقد اقتربت هذه النسبة إلى حوالي نصف عدد السكان في العام 2012. ولكن بالمقارنة مع نفس النسب في أوروبا والولايات المتحدة، نجد أنها ما زالت بعيدة عن الوصول إلى المستوى الذي يمكن أن نقول فيه أن السوق العربي قد وصل إلى مرحلة النضج. وهذا يفسح المجال أمام شركات الطيران العربية وغيرها للإستثمار في هذه الفرصة الكبيرة المتاحة لتطوير سوق النقل الجوي العربي. ومن ناحية أخرى، فإن نماذج عمل شركات الطيران في العالم العربي مازالت أيضاً في مرحلة التطور. فالعدد الأكبر من المقاعد المعروضة في العالم العربي ونسبته 51.3 بالمئة يأتي من شركات مستقلة. هذا في حين أن النسبة في أوروبا هي 17.7 بالمئة وفي الولايات المتحدة 7.7 بالمئة. أما شركات الكلفة المنخفضة فتبلغ نسبتها من المقاعد المعروضة في العالم العربي 11.8 بالمئة في حين أنها في أوروبا 33 بالمئة وفي الولايات المتحدة 25.4 بالمئة. وتبلغ حصة التحالفات الكبرى بكل مكوناتها العربية وغير العربية، من حيث المقاعد المعروضة في العالم العربي 36.8 بالمئة في حين تبلغ حصة هذه التحالفات الثلاث في أوروبا 49.4 بالمئة وفي الولايات المتحدة 67 بالمئة. إن هذه المؤشرات تدل إلى أولويتين لتحفيز سوق النقل الجوي العربي: الأولى هي تحرير الدخول إلى الأسواق حسب الشروط والقواعد الإقتصادية لاتفاقية دمشق. والثانية هي إفساح المجال أمام شركات الطيران للتجمع من خلال رفع القيود عن حصص الملكية والسيطرة في شركات طيران العالم

العربي والذي يمكن أن يتم التوصل إليه أيضاً من خلال اتفاقية دمشق. إن هاتين الأولويتين تتطلبان جهداً منهجياً في تحويل اتفاقية دمشق من إعلان مبادئ إلى أمر واقع. ونحن نعلم أن تحوّل اتفاقية دمشق إلى أمر واقع ليس بالأمر السهل، خاصة مع عدم وصول بعض شركات الطيران العربية إلى المرحلة التي تمكنها الدخول فوراً في عملية تحرير شامل. فإن كان هذا هو العائق فليكن إذاً الحل من خلال الإتفاق على برنامج زمني تلتزم به الدول غير الموقعة على اتفاقية دمشق باتخاذ خطوات تصل بها في وقت محدد إلى تطبيق الاتفاقية. إن تحرير النقل الجوي قد أصبح القاعدة وعدمه هو الإستثناء، والتمسك بالإستثناء لن يؤدي إلا إلى عدم الجهوزية للتعامل مع تحرير النقل الجوي حين حدوثه.

سيدي الرئيس،

من المثير للانتباه أنه في الوقت الذي ندعو فيه الحكومات العربية لتحرير الدخول إلى الأسواق ورفع قيود الملكية والسيطرة الوطنية، نرى في بعض مناطق العالم الأخرى بعض الدعوات التي فيها ما يُشير إلى تفكير حمائي. إن إعلان المفوضية الأوروبية الصادر مؤخراً عن خططها المستقبلية حول العلاقات الخارجية في مجال الطيران فيه الكثير من الإيجابية من ناحية تعزيز علاقات الشراكة مع البلدان المحيطة بالإتحاد الأوروبي. ولكن فيه أيضاً ما يدعو إلى القلق حينما ينتقي هذا الإعلان بعض البلدان ليس بغرض الوصول إلى اتفاقيات شاملة معها، ولكن بغرض إحداث تغييرات في العلاقات الثنائية الحالية بإدعاء أن الوضع الحالي يؤثر سلباً على تنافسية شركات الطيران والمطارات الأوروبية. إن علاقات العالم العربي مع أوروبا هي أعمق وأهم وأكثر تجزراً من أن تُختصر بمصالح آنية ومحدودة الأفق. فهناك عدد من شركات الطيران العربية قد تم إنشاءها من قبل شركائنا في أوروبا. كما تحتل أوروبا المركز الأول في التبادل التجاري مع العالم العربي وهي أيضاً المنطقة الأكثر مجاورةً لبلداننا والأكثر

تواصلنا معنا على المستويات الثقافية والاجتماعية والبشرية. إننا نأمل من أن يقوم الحوار المقبل بين دول مجلس التعاون الخليجي والمفوضية الأوروبية سيقوم بتعزيز جسور هذه العلاقة التاريخية بين المنطقتين. كما نأمل أن تُبنى العلاقات العربية الأوروبية في مجال الطيران في المستقبل على أساس إقليمي للجهتين وليس لجهة واحدة فقط. إن النموذج الذي أعطاه الاتحاد الأوروبي في إيجاد سوق نقل جوي أوروبي موحد هو النموذج الذي تبناه العالم العربي لإيجاد سوق نقل جوي عربي موحد من خلال اتفاقية دمشق. وقد ارتكزت سياسة الإتحاد الأوروبي بالإجمال على وضع مصالح المستهلك فوق كل اعتبار آخر، ومن مصلحة المستهلك أن يكون لديه كامل الحرية في اختيار شركة الطيران التي يريد السفر معها وأن يستمر موردي الخدمات بالتنافس لكسب هذا المستهلك وأن لا يفرض قيود على خياراته لاعتبارات أمنية وضيقة.

سيدي الرئيس،

طالما أننا نتكلم عن العلاقات مع أوروبا فلا بد من الإشارة إلى ما حدث بُعيد الجمعية العامة الثامنة والثلاثين للإيكاو. فبعد ثلاث سنوات من العمل المضني من قبل الحكومات ومن قبل الصناعة، وبعد أسبوعين من النقاشات ومن عمليات التصويت التي حدثت للمرة الأولى في تاريخ الإيكاو، وبعد تحرك جميع الأطراف للوصول إلى تسوية حول إيجاد نظام عالمي للتعامل مع الأثر البيئي للطيران اعتباراً من عام 2020، أظن أن أقل ما يُقال هو أننا فوجئنا باقتراح من المفوضية الأوروبية يخرج في جوهره عما اتفق عليه في الإيكاو. وعلى الرغم من أن هذا الاقتراح يرحب بقرار الإيكاو وبالوصول إلى توافق على أن تقوم الإيكاو بصياغة نظام عالمي في نهاية عام 2016 للتطبيق اعتباراً من 2020، إلا أنه يُعيد شبح الحرب التجارية بشموله تطبيق البرنامج الأوروبي للحد من الانبعاثات وتجارته على شركات الطيران العالمية أثناء طيرانها في الأجواء الأوروبية في حال هبوطها في أو إقلاعها من أيّ من مطارات تلك المنطقة. إن هذا الاقتراح بالذات

كان قد رُفض من قبل جميع البلدان تقريباً خارج أوروبا أثناء الجمعية العامة للإيكافو، لا بل أنه كان قد رُفض حتى من بعض البلدان في أوروبا. إن هذا الإقتراح لا يساهم في تعزيز الأجواء الإيجابية التي برزت بعد الجمعية العامة للإيكافو. كما أنه لا يُحفز بلدان العالم للوصول فعلاً إلى اتفاق في عام 2016. إذ كيف يمكن أن تعمل بلدان العالم جدياً للوصول إلى الاتفاق المنشود حينما ترى أحد أهم أطراف المعادلة في الاتفاق يقوم بالعودة إلى ترتيبٍ منفرد توافقت حكومات العالم على رفضه. وكلنا أمل أن تقضي النقاشات في الإتحاد الأوروبي إلى عودة التمسك بالإنجاز التاريخي للإيكافو والبناء عليه لتقوم دول العالم بمعالجة الأثر البيئي للطيران، التي لا يمكن أن تتم إلا من خلال نظام عالمي متوافق عليه وليس من خلال مبادرات افرادية.

سيدي الرئيس،

لقد أصبحت قضية حقوق المسافرين عنواناً يأتي تحته العديد من الإجراءات والتنظيمات التي تضع أعباءً كبيرة على شركات الطيران ولا تعطي المستهلك فائدة مماثلة لهذه الأعباء. إن الثغرات الكبرى في بعض هذه التنظيمات تُختصر بكونها غير عملية ومربكة ومتشابكة من حيث تطبيق تنظيمات متباينة من دولة إلى أخرى على صناعة سمتها الرئيسية أنها عالمية بطبيعتها. إن الإتحاد يرى في قرار الجمعية العامة للأياتا حول اعتماد مبادئ رئيسية للتطبيق العالمي والمتناغم لتنظيمات حقوق المسافرين خطوة ايجابية وضرورية للخروج من تضارب الاجراءات الحالية وتعقيدياتها. كما يرى الإتحاد أن الإيكافو هي المكان المناسب لإدخال التناغم المنشود لوضع مبادئ عالمية لكيفية اصدار تشريعات حول حقوق المسافرين.

سيدي الرئيس،

إن أحد أهم المحاور التي تعمل عليها صناعة النقل الجوي بقيادة الأياتا هو موضوع تطوير العلاقة ما بين شركات الطيران والمستهلك. إن من حق المستهلك ومن المفيد له أيضاً أن يرى بشفافية كاملة نوعية المنتج الذي يدفع ثمنه لشركة الطيران. كما أنه من حق شركة الطيران ومن المفيد لها أيضاً أن تعرض منتجاتها المتنوعة والموجهة لتتلاءم مع رغبات المستهلك المختلفة. كما أنه من حق وكيل السفر أن يُدير علاقته مع زبائنه من خلال معرفة واضحة للمنتجات المعروضة من قبل أطراف السفر وبالذات من قبل شركات الطيران. وأخيراً فإنه من المفيد أيضاً لموردي تقنيات الحجز وإدارة السعة المعروضة ونظم التوزيع الشامل أن تطور قدرات تقنية تُبيّن تمايزها عن بعضها البعض وتؤدي إلى أن يستفيد كل أصحاب العلاقة من شفافية منتج شركات الطيران. إن موردي التقنيات شركاء لنا وهم يقدمون خدمات هامة لشركات الطيران من خلال إتاحة حجز السعة المعروضة للزبائن في كل أنحاء العالم. ولكن على هؤلاء الموردين أن يطوروا نظمهم من إتاحة حجز وشراء السعة المعروضة فقط إلى عملية عرض واضحة للمنتجات المختلفة لشركات الطيران. إن الطريق إلى هذا التطور المنشود يبدأ بتطبيق المعايير المنصوص عليها في قرار الأياتا رقم 787 الذي أسس مبادرة إمكانيات التوزيع الجديدة "NDC". لقد أثبتت صناعة تقنية المعلومات أنها مبدعة. ولا شك أن هذه الصناعة تستطيع ابتداع البرامج التي تؤدي إلى عرض منتج شركة الطيران وليس فقط عرض مربع يمثل كرسي. وما نتمناه في هذا المجال أن يتم دمج خبرة قنوات نظم التوزيع العالمية وشبكاتنا مع القدرات الحديثة التي توفرها تقنية المعلومات للوصول إلى قنوات توزيع تعطي المسافر قدرة اختيار منتج كامل بدلاً من اختيار سلعة عامة.

سيدي الرئيس،

السيدات والسادة،

يستمر الإتحاد في التعامل مع كل هذه القضايا وغيرها بطريقة ديناميكية تتطلبها ديناميكية الصناعة وديناميكية شركات الطيران الأعضاء. فمن خلال المجالس التوجيهية وفرق العمل والعاملين في الأمانة العامة ركز الإتحاد جهوده في الدورة الماضية على مجموعة كبيرة من قطاعات العمل: التطورات على صعيد البيئة، السياسات الجوية في العالم العربي وعلاقتنا مع المناطق الأخرى في العالم، المشاريع المشتركة في التوزيع والوقود والهندسة والصيانة والخدمات الأرضية وتطوير القوى البشرية في مجالات مختلفة ومنها شؤون السلامة والأمن، إنتاج عدد من المطبوعات الالكترونية والإحصائيات المختلفة وغيرها. إن مختلف هذه الأنشطة تساهم بتعزيز موقع اتحادكم على المستويات الإقليمية والدولية. كما تساهم بتوفير الأداة للأعضاء لتحقيق فوائد مباشرة ضمن إطار رسالة الإتحاد وأهدافه. إن هذا العمل لم يكن من الممكن أن يحصل لولا الدعم الكبير الذي تلقاه منكم ومن شركات الطيران الشريكة لنا وشركائنا في الصناعة والمنظمات العربية وعلى رأسها الهيئة العربية للطيران المدني والإتحادات وعلى رأسها الأياتا. وهنا أود أن أخص بالشكر رئيس اللجنة التنفيذية وأعضائها ورؤساء شركات الطيران الأعضاء وزملائنا في المجالس التوجيهية وفرق العمل. فمن جميع العاملين في الإتحاد أقول لكم ولجميع شركائنا أننا نعتز بخدمتكم.

والسلام عليكم،،،

عبد الوهاب تفاحة
الأمين العام